



सत्यमेव जयते

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 187]
No. 187]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 6, 2008/कार्तिक 15, 1930
NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 6, 2008/KARTIKA 15, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 30 अक्टूबर, 2008

सं. टीएएमपी/51/2007-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मुम्बई पत्तन न्यास से (i) बंदरों पर प्रहस्तित कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार संशोधित करने, (ii) ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क उपलब्ध करवाने के लिए और (iii) सवार होना/उतरना प्रभारों की पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली के लिए प्राप्त प्रस्तावों का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/51/2007-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से (i) बंदरों पर प्रहस्तित कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार संशोधित करने, (ii) ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाट शुल्क उपलब्ध करवाने के लिए और (iii) सवार होना/उतरना प्रभारों की पूर्वव्यापी प्रभाव से वसूली से संबंधित है।

2. प्रस्ताव की पृष्ठभूमि और मुख्य बिन्दु नीचे स्पष्ट किए गए हैं:-

क. बंदर पर प्रहस्तित कोयले के लिए घाटशुल्क प्रभार:

आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 द्वारा एमबीपीटी के बृहत् सामान्य दर संशोधन का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने, साथ ही साथ, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹0 35 प्रति टन की दर के विपरीत बंदरों पर प्रहस्तित घटक कोयले के लिए ₹0 25 प्रति टन की दर अनुमोदित की गई थी क्योंकि प्रस्तावित दर लागत व्योरे के साथ प्रमाणित नहीं की गई थी। यह कहते हुए कि उसने विचारणीय निवेश किया था और कोयले के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त ध्यान की जरूरत होती है और इसके प्रहस्तन की लागत लगभग जोखिमपूर्ण कार्गो के बराबर है, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 अगस्त, 2007 में मौजूदा घाटशुल्क दर को बढ़ाकर ₹0 35 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया था। एमबीपीटी ने यह उल्लेख भी किया था कि गुजरात मेरीटाइम बोर्ड के पत्तनों और महाराष्ट्र मेरीटाइम बोर्ड पर कोयले के लिए घाटशुल्क दर क्रमशः ₹0 40 प्रति टन और 45 प्रति टन हैं। एमबीपीटी ने ₹0 36.38 प्रति टन पर कोयले की प्रहस्तन लागत दर्शाते हुए लागत विवरण भी भेजा है।

ख. ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क:

पत्र दिनांक 31 अगस्त, 2007 में एमबीपीटी ने उल्लेख किया था कि ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो पर कोई घाटशुल्क वसूल नहीं किया जा रहा है। पत्तन के अनुसार, वर्ष 1991 से पहले ओवरसाइड उतराई पर घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाता था जिसे 1 जुलाई 1991 से समाप्त कर दिया गया क्योंकि एमबीपीटी द्वारा कोई लेबर आपूर्ति नहीं की जाती थी। पत्तन ने आगे बताया था कि चूंकि इसने दिसम्बर, 2002 से नौभरण गतिविधियां शुरू कर दी थीं, इसलिए लेबर गैंग ओवरसाइड उतराई के लिए तैनात किया जाता है। एमबीपीटी के अनुसार, हाल ही के समय में, परियोजना कार्गो में वृद्धि हुई है और ओवरसाइड उतराई प्रभारों को पुनः लागू करना जरूरी हो गया है। इसने यह कहते हुए ओवरसाइड उतराई प्रभारों के रूप में घाटशुल्क का 50 प्रतिशत प्रस्तावित किया है कि कुछ महापत्तनों के दरमान में, इस सेवा के लिए दरें घाटशुल्क के 50 प्रतिशत से 75 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं।

ग. सवार होना/उतरना प्रभारों के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव:

पत्र दिनांक 31 अगस्त, 2007 में एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से 2 अक्टूबर 2005 से 30 नवम्बर, 2006 तक सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली विनियमित करने का अनुरोध किया है जिसके लिए कोई अनुमोदन नहीं है। सवार होना/उतरना प्रभार मुम्बई पत्तन द्वारा 2 अक्टूबर, 2005 से तदर्थ आधार पर लागू किए गए थे। नवम्बर, 2005 में, पत्तन ने सवार होना/उतरना प्रभार प्रति यात्री के लिए 28 नवम्बर, 2005 से ₹0 150 प्रति की तदर्थ लेवी के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा था। एमबीपीटी से तदर्थ दर निर्धारित करने का आधार और प्रस्तावित दरों के लिए उपयोक्ताओं की सहमति के समर्थन में प्रमाण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने उत्तर दिया था कि नियमित क्रूज सेवा 2 अक्टूबर, 2005 से शुरू की गई थी और तदर्थ आधार पर सवार होना और उतरना प्रभारों की वसूली उस तारीख से जारी थी। एमबीपीटी के अनुसार, चूंकि इस सेवा के उपयोक्ता क्रूज जलयानों पर सवार होने और उतरने वाले यात्री होते हैं ना कि क्रूज लाइन अथवा एजेंट्स, इसलिए वैयक्तिक उपयोक्ता से सहमति प्राप्त करना साध्य नहीं है। आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास के सामान्य दर संशोधन को अनुमोदन प्रदान करते समय, इस प्राधिकरण ने विचार किया था कि प्रभारों की वसूली का मामला है और ₹0 150 प्रति यात्री प्रति सवार होना/उतरना की वसूली अनुमोदित की थी। पत्तन ने यह बताया है कि क्रूज टर्मिनल पर सृजित सुविधाएं क्रूज लाइनों के आदेश पर हैं और इन लाइनों को क्रूज टर्मिनल सुविधाओं से लाभ हुआ है। चूंकि दिनांक 28-11-2005 से 30 नवम्बर, 2006 के दौरान क्रूज लाइनों ने यात्रियों से सवार होना/उतरना प्रभार वसूल किए थे और राशि एमबीपीटी को प्रेषित की थी जिसके लिए अनुमोदन नहीं था, इसलिए पत्तन ने वसूली को विनियमित करने का अनुरोध किया है।

3. यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला रूप में पंजीकृत किया गया था और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की प्रतिलिपि संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ता संगठनों से जब और जैसे प्राप्त हुई टिप्पणियां

एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 21 नवम्बर, 2007 द्वारा एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने पत्र दिनांक 2 अगस्त 2008 के अधीन अपना जवाब भेजा है। माँगे गए स्पष्टीकरण और एमबीपीटी से प्राप्त जवाब निम्नवत् है:—

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमबीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब																																																																																				
(क).	बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क प्रभार																																																																																					
(i).	बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए ₹0.35 प्रति टन लेवी का प्रस्ताव इसके विवरण पर आधारित है कि भारी निवेश बेहतर हाऊसकीपिंग, लगातार डामर बिछाना और सड़कों का कंक्रीटीकरण, जेट्टी का सुदृढ़ीकरण, लम्बी बाऊंड्री दीवारों को खड़ा करना, आग और सुरक्षा मुद्दों पर अतिरिक्त व्यय और आग अनुवीक्षण उपकरणों, वैक्यूम मार्जनी प्रणालियों आदि सहित निरोधक उपायों में निवेश के रूप में किया गया है। कृपया इन मदों पर वैयक्तिक रूप से किए गए निवेश भेजें। केवल कोयले के प्रहस्तन के लिए बंदर और निवेशों का लाभ अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी उपलब्ध होगा। यदि अन्य कार्गो भी किए गए निवेशों का लाभ प्राप्त करते हैं तो केवल यह सही होगा कि लागत विवरण में कोयले के प्रहस्तन के लिए किया गया यथानुपात निवेश पर विचार किया जाए।	<p>बंदर पर कोयला प्रहस्तन के लिए किए गए निवेशों के ब्योरे दर्शाते हुए विवरण निम्नलिखित है:-</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>प्रोद्भूत व्यय (रुपये)</th><th>कुल व्यय का 20% (रुपये) क्र.सं. 7 से 19)</th></tr><tr><td>1</td><td>हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर कम्पाऊंड दीवार का निर्माण</td><td>12,87,000</td><td>12,87,000</td></tr><tr><td>2</td><td>हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण के पहुँच मार्ग पर डामर सामग्रियों उपलब्ध करवाना और बिछाना</td><td>6,00,000</td><td>6,00,000</td></tr><tr><td>3</td><td>हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर स्टोरम जल ड्रेनों की डि-स्लिटिंग</td><td>2,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>4</td><td>एस बिन्दु को पहुँच मार्ग</td><td>2,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>5</td><td>नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और कोयला जेट्टी पर घाट की मरम्मतें</td><td>2,78,000</td><td>2,78,000</td></tr><tr><td>6</td><td>नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और हाजी बंदर पर घाट की मरम्मतें</td><td>2,49,000</td><td>2,49,000</td></tr><tr><td>7</td><td>एमएसआर रोड का कंक्रीटीकरण</td><td>8,20,00,000</td><td>1,24,00,000</td></tr><tr><td>8</td><td>वार्षिक सविदा के अंतर्गत एमएसआर रोड की मरम्मतें</td><td>15,00,000</td><td>3,00,000</td></tr><tr><td>9</td><td>सिंगल एवेन्यू हिल रोड पर डामर सामग्री उपलब्ध करवाना और बिछाना</td><td>19,00,000</td><td>3,80,000</td></tr><tr><td>10</td><td>गादी अड्डा जंक्शन की मरम्मतें</td><td>10,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>11</td><td>शिवड़ी बंदर रोड की मरम्मतें</td><td>7,00,000</td><td>1,40,000</td></tr><tr><td>12</td><td>शिवड़ी फोर्ट रोड की मरम्मतें</td><td>30,00,000</td><td>6,00,000</td></tr><tr><td>13</td><td>तेल डिपो रोड की मरम्मतें</td><td>15,00,000</td><td>3,00,000</td></tr><tr><td>14</td><td>अच्छी गुणवत्ता का मलबा उपलब्ध करवाते हुए प्लॉटों का समतलीकरण</td><td>5,00,000</td><td>1,00,000</td></tr><tr><td>15</td><td>वेज ऑयल जंक्शन और बेरियर गेट नं. 1 वडाला महुल रोड के बीच सड़कों की मरम्मतें</td><td>10,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>16</td><td>महुल में बेरियर नं. 1 और बेरियर गेट नं. 2 के बीच सड़कों की मरम्मतें</td><td>90,00,000</td><td>18,00,000</td></tr><tr><td>17</td><td>मेसेंट रोड का कंक्रीटीकरण</td><td>6,80,54,207</td><td>1,32,10,841</td></tr><tr><td>18</td><td>टीपीएस प्लॉट में कम्पाऊंड दीवार की मरम्मतें</td><td>1,00,000</td><td>20,000</td></tr><tr><td>19</td><td>जेट्टी का कंक्रीटीकरण</td><td>1,00,000</td><td>20,000</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>15,11,68,207</td><td>3,24,84,841</td></tr></table> <p>क्र.सं. 7 से क्रम सं. 19 के अंतर्गत दर्शाया गया व्यय सामान्य उपयोक्ता अवसंरचनाओं पर प्रोद्भूत किया गया है। इसलिए सामान्य उपयोक्ता अवसंरचना के लिए प्रोद्भूत कुल व्यय के केवल 20 प्रतिशत पर विचार किया गया है।</p>	क्र. सं.	विवरण	प्रोद्भूत व्यय (रुपये)	कुल व्यय का 20% (रुपये) क्र.सं. 7 से 19)	1	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर कम्पाऊंड दीवार का निर्माण	12,87,000	12,87,000	2	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण के पहुँच मार्ग पर डामर सामग्रियों उपलब्ध करवाना और बिछाना	6,00,000	6,00,000	3	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर स्टोरम जल ड्रेनों की डि-स्लिटिंग	2,00,000	2,00,000	4	एस बिन्दु को पहुँच मार्ग	2,00,000	2,00,000	5	नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और कोयला जेट्टी पर घाट की मरम्मतें	2,78,000	2,78,000	6	नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और हाजी बंदर पर घाट की मरम्मतें	2,49,000	2,49,000	7	एमएसआर रोड का कंक्रीटीकरण	8,20,00,000	1,24,00,000	8	वार्षिक सविदा के अंतर्गत एमएसआर रोड की मरम्मतें	15,00,000	3,00,000	9	सिंगल एवेन्यू हिल रोड पर डामर सामग्री उपलब्ध करवाना और बिछाना	19,00,000	3,80,000	10	गादी अड्डा जंक्शन की मरम्मतें	10,00,000	2,00,000	11	शिवड़ी बंदर रोड की मरम्मतें	7,00,000	1,40,000	12	शिवड़ी फोर्ट रोड की मरम्मतें	30,00,000	6,00,000	13	तेल डिपो रोड की मरम्मतें	15,00,000	3,00,000	14	अच्छी गुणवत्ता का मलबा उपलब्ध करवाते हुए प्लॉटों का समतलीकरण	5,00,000	1,00,000	15	वेज ऑयल जंक्शन और बेरियर गेट नं. 1 वडाला महुल रोड के बीच सड़कों की मरम्मतें	10,00,000	2,00,000	16	महुल में बेरियर नं. 1 और बेरियर गेट नं. 2 के बीच सड़कों की मरम्मतें	90,00,000	18,00,000	17	मेसेंट रोड का कंक्रीटीकरण	6,80,54,207	1,32,10,841	18	टीपीएस प्लॉट में कम्पाऊंड दीवार की मरम्मतें	1,00,000	20,000	19	जेट्टी का कंक्रीटीकरण	1,00,000	20,000		कुल	15,11,68,207	3,24,84,841
क्र. सं.	विवरण	प्रोद्भूत व्यय (रुपये)	कुल व्यय का 20% (रुपये) क्र.सं. 7 से 19)																																																																																			
1	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर कम्पाऊंड दीवार का निर्माण	12,87,000	12,87,000																																																																																			
2	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण के पहुँच मार्ग पर डामर सामग्रियों उपलब्ध करवाना और बिछाना	6,00,000	6,00,000																																																																																			
3	हाजी बंदर, जोखिमपूर्ण पर स्टोरम जल ड्रेनों की डि-स्लिटिंग	2,00,000	2,00,000																																																																																			
4	एस बिन्दु को पहुँच मार्ग	2,00,000	2,00,000																																																																																			
5	नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और कोयला जेट्टी पर घाट की मरम्मतें	2,78,000	2,78,000																																																																																			
6	नष्ट हुए कोपिंग पत्थरों और हाजी बंदर पर घाट की मरम्मतें	2,49,000	2,49,000																																																																																			
7	एमएसआर रोड का कंक्रीटीकरण	8,20,00,000	1,24,00,000																																																																																			
8	वार्षिक सविदा के अंतर्गत एमएसआर रोड की मरम्मतें	15,00,000	3,00,000																																																																																			
9	सिंगल एवेन्यू हिल रोड पर डामर सामग्री उपलब्ध करवाना और बिछाना	19,00,000	3,80,000																																																																																			
10	गादी अड्डा जंक्शन की मरम्मतें	10,00,000	2,00,000																																																																																			
11	शिवड़ी बंदर रोड की मरम्मतें	7,00,000	1,40,000																																																																																			
12	शिवड़ी फोर्ट रोड की मरम्मतें	30,00,000	6,00,000																																																																																			
13	तेल डिपो रोड की मरम्मतें	15,00,000	3,00,000																																																																																			
14	अच्छी गुणवत्ता का मलबा उपलब्ध करवाते हुए प्लॉटों का समतलीकरण	5,00,000	1,00,000																																																																																			
15	वेज ऑयल जंक्शन और बेरियर गेट नं. 1 वडाला महुल रोड के बीच सड़कों की मरम्मतें	10,00,000	2,00,000																																																																																			
16	महुल में बेरियर नं. 1 और बेरियर गेट नं. 2 के बीच सड़कों की मरम्मतें	90,00,000	18,00,000																																																																																			
17	मेसेंट रोड का कंक्रीटीकरण	6,80,54,207	1,32,10,841																																																																																			
18	टीपीएस प्लॉट में कम्पाऊंड दीवार की मरम्मतें	1,00,000	20,000																																																																																			
19	जेट्टी का कंक्रीटीकरण	1,00,000	20,000																																																																																			
	कुल	15,11,68,207	3,24,84,841																																																																																			

(ii).	कोयले का प्रहस्तन शुरू होने से बंदर पर प्रहस्तित कार्गो की कुल मात्रा और उसमें शामिल कोयले की मात्रा भेजी जाए।	अपेक्षित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- <table><tr><th colspan="5">(टनों में)</th></tr><tr><th>घटक</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>जोखिमपूर्ण कार्गो</td><td>35500</td><td>9300</td><td>5235</td><td>2658</td></tr><tr><td>अन्य बल्क/सामान्य कार्गो</td><td>57270</td><td>32290</td><td>5841</td><td>1694</td></tr><tr><td>कोयला</td><td>83000</td><td>1843215</td><td>2786628</td><td>2950895</td></tr><tr><td>कुल मीट्रिक टन</td><td>175770</td><td>1884805</td><td>2797704</td><td>2955247</td></tr></table>	(टनों में)					घटक	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	जोखिमपूर्ण कार्गो	35500	9300	5235	2658	अन्य बल्क/सामान्य कार्गो	57270	32290	5841	1694	कोयला	83000	1843215	2786628	2950895	कुल मीट्रिक टन	175770	1884805	2797704	2955247
(टनों में)																																
घटक	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08																												
जोखिमपूर्ण कार्गो	35500	9300	5235	2658																												
अन्य बल्क/सामान्य कार्गो	57270	32290	5841	1694																												
कोयला	83000	1843215	2786628	2950895																												
कुल मीट्रिक टन	175770	1884805	2797704	2955247																												
(iii).	प्रस्ताव के साथ प्राप्त वर्ष 2006-07 के लागत विवरण के अनुसार, ₹0 10.13 करोड़ की कुल लागत में प्रचालन लागत, सामान्य सुविधाएं, मूल्यहास, वित्त और विविध व्यय, आबंटित प्रबंधन सामान्य उपरिव्यय और 15 प्रतिशत पर परिकलित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ शामिल है। कृपया आधार बताएं जिस पर ये व्यय निर्धारित किए गए हैं। कृपया यह भी बताएं कि क्या पत्तन ने केवल कोयले के प्रहस्तन से संबंधित व्यय लिए हैं। यदि लागत विवरण में दर्शाया गया व्यय 'विपथित' है और केवल लिया नहीं गया है, इस व्यय के प्रभाजन का आधार भेजें।	हाजी बंदर पर कोयले के प्रहस्तन पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय प्रचालन लागत रूप में लिया गया है। यह "बंदरों पर प्रहस्तित सामान्य कार्गो" सेवा में शामिल है। ब्रेक-अप दर्शाते हुए लागत विवरण प्रस्तुत किया गया है।																														
(iv).	उपयुक्त संदर्भ में लागत विवरण में, नियोजित पूंजी नहीं दर्शाई गई है। चूंकि 15 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ₹0 11,47,622/- दर्शाया गया है, इसलिए यह माना गया है कि नियोजित पूंजी ₹0 76,50,813/- है। कृपया पुष्टि करें।	पुष्टि की गई है।																														
(v).	लागत विवरण के अनुसार, वर्ष 2006-07 के लिए मूल्यहास राशि ₹0 3,20,631 है। कृपया परिसंपत्ति-वार निर्धारित मूल्यहास के ब्योरे भेजे जाएं।	परिसंपत्ति-वार मूल्यहास के ब्योरे भेजे गए हैं।																														
(vi).	प्रस्तावित दर के लेखा पर अगले तीन वर्षों के लिए अतिरिक्त राजस्व सृजन भेजा जाए।	प्रस्तावित दर के लेखा पर अगले तीन वर्षों के लिए अतिरिक्त राजस्व सृजन निम्नलिखित है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>यातायात - कोयला (मिलियन टन)</th><th>अतिरिक्त राजस्व (रुपये लाखों में)</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>2.25</td><td>225</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>2.50</td><td>250</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>4.00</td><td>400</td></tr></table>	वर्ष	यातायात - कोयला (मिलियन टन)	अतिरिक्त राजस्व (रुपये लाखों में)	2008-09	2.25	225	2009-10	2.50	250	2010-11	4.00	400																		
वर्ष	यातायात - कोयला (मिलियन टन)	अतिरिक्त राजस्व (रुपये लाखों में)																														
2008-09	2.25	225																														
2009-10	2.50	250																														
2010-11	4.00	400																														
(ख).	ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क																															
(i).	एमबीपीटी ने बताया है कि कार्गो की ओवरसाइड उतराई पर वर्तमान में घाटशुल्क प्रभार्य नहीं है क्योंकि दरमान में दरें निर्धारित नहीं की गई हैं। यही पैरा इस विवरण के साथ समाप्त किया गया है कि ओवरसाइड उतारा गया कार्गो यथामूल्य आधार पर वसूल किया जाता है और वर्तमान में लागत ब्योरे देना साध्य नहीं है। ये विवरण एक-दूसरे के विपरीत दिखाई देते हैं।	वर्तमान में ओवरसाइड उतारे गए और जलमार्गों द्वारा सीधे निकासित कार्गो के मामले में कोई घाटशुल्क प्रभार्य नहीं है। इसी प्रकार ओवरसाइड से जलयान पर सीधे लादे गए कार्गो के मामले में कोई घाटशुल्क प्रभार्य नहीं है। सड़क अथवा रेल में से किसी द्वारा पत्तन ने निकासित कोई कार्गो दरमान के अनुसार घाटशुल्क के अधीन है। वर्तमान प्रस्ताव समुद्र द्वारा निकासित कार्गो पर घाटशुल्क की वसूली परिकलित करता है जहां वर्तमान में कुछ भी वसूल नहीं किया जाता है। सामान्यतः ओवरसाइड उतारा गया कार्गो परियोजना कार्गो है जिसके लिए दरमान में पृथक दर उपलब्ध नहीं है। इस प्रकार, इस पर प्रभार्य घाटशुल्क यथामूल्य होगा।																														
(ii).	कृपया पिछले 3 वर्षों के दौरान मुम्बई पत्तन न्यास में प्रहस्तित परियोजना कार्गो की मात्रा और उसकी ओवरसाइड उतराई की मात्रा भेजी जाए। इस	मुम्बई पत्तन न्यास में प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो की मात्रा और पिछले 3 वर्षों के दौरान इस प्रचालन से अर्जित राजस्व निम्नवत् है:-																														

	प्रचालन से अर्जित राजस्व भी भेजा जाए।	<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो (मी0ट0)</th><th>अर्जित राजस्व (रुपये लाखों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td><td>171494.30</td><td>231.64</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>244791.62</td><td>340.14</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>329781.00</td><td>476.91</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>746066.92</td><td>1048.69</td></tr> </tbody> </table> <p>तथापि, घाट से बिना निकासित किए ओवरसाइड पर और से उतारे/लादे गए कार्गो के मामले में अलग-से रिकॉर्ड तत्काल उपलब्ध नहीं है।</p>	वर्ष	प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो (मी0ट0)	अर्जित राजस्व (रुपये लाखों में)	2004-05	171494.30	231.64	2005-06	244791.62	340.14	2006-07	329781.00	476.91	कुल	746066.92	1048.69
वर्ष	प्रहस्तित मशीनरी/परियोजना कार्गो (मी0ट0)	अर्जित राजस्व (रुपये लाखों में)															
2004-05	171494.30	231.64															
2005-06	244791.62	340.14															
2006-07	329781.00	476.91															
कुल	746066.92	1048.69															
(iii).	<p>(क). कृपया बताएं कि क्या ओवरसाइड उतराई प्रहस्तन के लिए पोत के बोर्ड पर कोई अतिरिक्त सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर गैंग तैनात किए जाते हैं। यदि जवाब हाँ है तो कृपया उसकी जरूरत स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). इसकी पुष्टि करें कि वसूल किए गए ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभार ऐसी तैनाती को प्रभावित नहीं करते हैं। यदि ऐसा हो तो, यह स्पष्ट किया जाए कि घाटशुल्क के निर्धारण की बजाय ऑन-बोर्ड नौभरण दर की समीक्षा क्यों नहीं की जा सकती।</p>	<p>(क). बोर्ड पर तैनात सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर सामान्य प्रचालनों के साथ ओवरसाइड उतराई भी करती है। मशीनरी/परियोजना कार्गो यातायात की मात्रा दिन-प्रति-दिन बढ़ रही है जिसमें ओवरसाइड उतराई एक प्रमुख भाग है। इसलिए सुपरवाइज़री स्टाफ और गैंगों को ओवरसाइड प्रचालनों सुपरवाइज़री और प्रहस्तन के लिए तैनात किया जाता है।</p> <p>(ख). हालांकि सुपरवाइज़री स्टाफ की लागत नौभरण प्रशुल्क में शामिल की जा सकती है, परंतु इसमें लागत + अनुमत आरओसीई शामिल नहीं किए जा सकते। ज्यादातर, नौभरण प्रभार एकसमान दर है। आदर्शतः भारी लिफ्ट कार्गो का ऐसा प्रशुल्क प्रगामी ग्रेडेशन के आधार पर होना चाहिए।</p> <p>ऐसे पोतों के नौचालन में शामिल असाधारण प्रचालनों का भी कार्गो हितों पर कुछ बोझ पड़ता है जोकि ऐसे पोतों को कार्य सौंप रहे हैं। ज्यादातर, यह परेशिती की सुविधा के लिए है जो जोर डालता है अथवा ओवरसाइड प्रचालनों के हल के लिए अपेक्षा की जाती है कि ऐसे प्रभार वसूल किए जाने अपेक्षित हैं। जलमार्गों द्वारा भारी पैकेजों की सुपुर्दगी जरूरी है और इसलिए परेशितियों को घाटशुल्क प्रभार वहन करने होंगे।</p> <p>वर्तमान नौभरण प्रशुल्क प्रति टन आधार पर आधारित है। तथापि, यह देखा जाएगा कि भारी पैकेजों के मामले में प्रहस्तन प्रभार सामान्यतः प्रगामी वृद्धि पर रखे जाते हैं क्योंकि पैकेजों का भार बढ़ता रहता है। यह पत्तन फ्लोटिंग क्रेन द्वारा हैवी लिफ्ट कार्गो के प्रहस्तन के लिए समान है। मौजूदा प्रस्ताव कार्गो पर "घाटशुल्क" तक सीमित है जोकि परेशितियों/पोतवणिकों द्वारा देय है जबकि ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभार सामान्यतः पोत एजेंटों द्वारा देय होते हैं।</p> <p>यहां बिन्दु यह है कि परेशिती शून्य घाटशुल्क पर पत्तन से कार्गो की निकासी करता है। यही सिद्धांत अन्य पत्तनों पर अपनाया गया है जोकि कार्गो के प्रवेश/निकासी के प्रकार बावजूद घाटशुल्क वसूल करते हैं। अतः मुम्बई पत्तन न्यास को भी ओवरसाइड उतराई के लिए पृथक दरें रखने की अनुमति दी जाए।</p>															
(iv).	<p>(क). यथामूल्य पर प्रशुल्क वसूल करने और प्रचालन की लागत नहीं भेजने के बीच का संबंध स्पष्ट नहीं है।</p> <p>(ख). कृपया अतिरिक्त व्यय जो पत्तन ओवरसाइड उतराई की सेवा प्रदान करने के लिए प्रोद्भूत करता है, की गणना करें और इस कार्यालय को भेजें।</p>	<p>चूंकि घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर परिकलित किया जाता रहेगा (यदि अनुमोदित किया जाता है), इसलिए प्रहस्तित टनभार के रिकॉर्ड नहीं रखे गए हैं। अब तक प्रभार वसूल नहीं किए गए थे। अतः प्रचालन की लागत भी अलग-से व्यवस्थित नहीं की गई है।</p>															

(v).	कृपया बताएं कि क्या ओवरसाइड उतराई के समय, बाजों की डोकिंग और अनडोकिंग के लिए, पत्तन द्वारा कोई विशिष्ट सेवा प्रदान की जाती है।	<p>ओवरसाइड उतराई के समय बाजों की डोकिंग और अनडोकिंग के लिए पत्तन द्वारा निम्नलिखित अतिरिक्त सेवाएं प्रदान की जाती हैं:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • सुगम प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए विशिष्ट बर्थ जैसे कोने वाले बर्थ। • पोत के साथ बाजों की दोहरी बैंकिंग। • यदि अपेक्षित हो, प्रचालनों की सुविधा के लिए सामने वाले बर्थ को खाली रखना। • ऐसे बर्थों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए पोतों का उपयुक्त स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो। • प्रचालनों की प्रकृति के मद्देनजर बाजों का संचलन अधिमानतः दिन के समय के दौरान। • जलयानों को घुमाना अथवा पोतों का स्थानांतरण, यदि अपेक्षित हो। • हारबर वॉल पर विशिष्ट बर्थों के आबंटन पर भी कई बार विचार किया जाता है। <p>जब सभी क्रॉफ्टों के मामले में बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाते हैं, पोतों के स्थानांतरण अथवा घुमाव के लिए दरमान के अनुसार वसूली नहीं की जाती है। इस प्रकार, यह देखा जाना चाहिए कि पत्तन द्वारा विशिष्ट सेवाएँ ओवरसाइड पैकेजों का आसानी से प्रहस्तन सुनिश्चित करने के लिए उपलब्ध करवाई जाती हैं।</p>															
(vi).	यह बताया गया है कि ओवरसाइड उतराई के समय कार्गो के सुरक्षित प्रहस्तन के लिए, उस समय, पोतों और बाजों का अतिरिक्त संचलन किया जाना अपेक्षित होता है। कृपया पिछले तीन वर्षों के दौरान किए गए पोतों और बाजों के ऐसे अतिरिक्त संचलनों की संख्या भेजें। यह भी बताएं कि क्या पोतों और बाजों के ऐसे अतिरिक्त संचलन के लिए पत्तन ने संबद्ध एजेंटों से कोई स्थानांतरण प्रभार वसूल किए थे।	ओवरसाइड उतराई के लिए कार्गो का सुरक्षित प्रहस्तन किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों और बाजों के अतिरिक्त संचलन के अवसरों संबंधी रिकार्ड उपलब्ध नहीं है क्योंकि पृथक अभिलेख नहीं है अथवा व्यावहारिक रूप से व्यवस्थित किया जा सकता है।															
(vii).	कृपया अनुरक्षण और गोदी की संरक्षणता के लिए पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत व्यय भेजें। ओवरसाइड उतराई की सेवा के लिए आबंटन-योग्य अनुपातिक अनुरक्षण और संरक्षण व्यय भी भेजें।	<p>पिछले 3 वर्षों के दौरान अनुरक्षण और संरक्षण विशेष रूप से निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण संबंधी कुल व्यय निम्नवत् है:-</p> <p style="text-align: right;">(रुपये करोड़ों में)</p> <table border="1" data-bbox="754 1384 1345 1615"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>कुल व्यय</th><th>गोदियों में प्रमाजित</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td><td>43.11</td><td>15.58</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>27.95</td><td>17.37</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>29.68</td><td>19.23</td></tr> <tr> <td>पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत कुल व्यय</td><td>100.74</td><td>52.18</td></tr> </tbody> </table> <p>ओवरसाइड उतराई के लिए प्रोद्भूत अनुरक्षण और डॉक बेसिन के संरक्षण के लिए पृथक आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं।</p>	वर्ष	कुल व्यय	गोदियों में प्रमाजित	2004-05	43.11	15.58	2005-06	27.95	17.37	2006-07	29.68	19.23	पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत कुल व्यय	100.74	52.18
वर्ष	कुल व्यय	गोदियों में प्रमाजित															
2004-05	43.11	15.58															
2005-06	27.95	17.37															
2006-07	29.68	19.23															
पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रोद्भूत कुल व्यय	100.74	52.18															
(viii).	ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो की सेवा के लिए, वसूल किए जाने के लिए अनुमानित आय और डॉक बेसिन, प्रचालनात्मक स्टॉफ और लेबर की तैनाती पर प्रोद्भूत होने के लिए अनुमानित व्यय और डॉक बेसिन के अनुरक्षण तथा संरक्षण सहित सामान्य लागत विवरण भेजें।	<p>एक कार्य बिन्दु प्रति पारी पर ऑन-बोर्ड सुपरवाइजरी स्टाफ और लेबर की तैनाती के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत अनुमानित व्यय निम्नवत् है:-</p> <p>ऑन-बोर्ड लेबर की लेबर और स्टॉफ की लागत रु० 7848.41 है।</p> <p>अनुमानित आय और डॉक बेसिन के भीतर और बाहर बाजों के संचलनों का प्रहस्तन करने के लिए सुपरवाइजरी स्टाफ, प्रचालनात्मक स्टॉफ और लेबर की तैनाती पर प्रोद्भूत होने वाला व्यय नहीं भेजा जा सकता क्योंकि इस गतिविधि के लिए कोई पृथक रिकार्ड नहीं रखा जाता है।</p>															

		उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, यह बताया जा सकता है कि दरमान के युक्तिकरण से पहले, ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के मामले में 50 प्रतिशत घाटशुल्क की वसूली के लिए प्रावधान था। यह प्रावधान गोदियाँ के दरमान से हटा दिया गया था। बृहत् प्रशुल्क संशोधन में इस प्रावधान को पुनः देखे जाने की जरूरत है विशेष रूप से पत्तन पर ओवरसाइड को और से प्रहस्तित किए जा रहे अधिक से अधिक परियोजना परेषणों के मददेनजर। ओवरसाइड उतराई के समय पोतों के संचलन के लिए बर्थों को खाली रखा जाता है जिसके फलस्वरूप पत्तन को घाटशुल्क का नुकसान होता है। इसके अलावा अन्य पत्तनों द्वारा लागू किए गए प्रशुल्क में भी ऐसा प्रावधान मौजूद है जोकि किसी भी प्रकार अर्थात् रेल, सड़क अथवा जलमार्गों द्वारा पत्तन में प्रवेश करने वाले और मौजूद कार्गो के मामले में घाटशुल्क सिद्धांततः वसूल करते हैं।
(ग).	सवार होना/उतरना प्रभार	
(i).	एमबीपीटी ने बताया है कि मुम्बई पत्तन पर सवार होना/उतरना प्रभार दिनांक 28-11-2005 से उसके लिए टीएएमपी की मंजूरी प्राप्त करते हुए तदर्थ आधार पर प्रभार्य थे। ऐसा लगता है कि एमबीपीटी का आशय प्राप्त करते हुए की बजाय 'प्रतीक्षा करते हुए' शब्द से है। कृपया पुष्टि करें, क्योंकि इस प्राधिकरण ने प्रभारों को 28-11-2005 से तदर्थ आधार पर वसूली के लिए कोई अनुमोदन प्रदान नहीं किया है।	मुद्रण-संबंधी त्रुटि हुई है।
(ii).	जहाँ तक सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली को पूर्वव्यापी प्रभाव से विस्तारित करने के लिए एमबीपीटी के अनुरोध का संबंध है, हम पत्तन को पहले कई बार सूचित कर चुके हैं कि 28 नवम्बर, 2005 से तदर्थ आधार पर प्रभारों की वसूली करने की उसकी कार्यवाई संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के अनुसार नहीं है।	यह उल्लेख किया जाता है कि क्रूज लाइनों के आदेश पर कुछ सुविधाएं सृजित की गई हैं और ऐसी आधुनिक क्रूज टर्मिनल सुविधाओं से इन लाइनों को लाभ पहुंचा है। क्रूज लाइनों ने वास्तविक उपयोक्ताओं अर्थात् यात्रियों से 25-11-2005 से सवार होना/उतरना प्रभार वसूल किए हैं और उन्हें एमबीपीटी को प्रेषित किए हैं। इस स्थिति में यदि यह वसूली पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित नहीं की जाती है तो इससे सेवाओं के उपयोक्ता अर्थात् यात्रियों और न ही सेवाओं के प्रदाता अर्थात् एमबीपीटी को लाभ होगा, परंतु वापसी का लाभ क्रूज लाइनों को जाएगा। उपर्युक्त के मददेनजर, आपसे पुनः अनुरोध है कि सवार होना/उतरना प्रभार 25-11-2005 से पूर्वव्यापी प्रभाव से मंजूर किए जाएं।
(घ).	एमबीपीटी ने सशक्त कथन द्वारा निष्कर्ष निकाला है कि "प्रत्येक प्रस्ताव के लिए मिनट लागत आँकड़े नहीं भेजे जा सकते। यह उल्लेखनीय है कि सरकार द्वारा जारी किए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन करते हैं जिसमें अपेक्षा की जाती है कि प्रशुल्क पत्तन-वार लागत जमा दृष्टिकोण पर निर्धारित किया जाए। इसलिए, यह जरूरी है कि 'चुनिंदा पत्तनों पर प्रचलित दरें', 'किए गए अतिरिक्त निवेश', 'प्रोद्भूत अतिरिक्त राजस्व', आदि संबंधी केवल कुछ विवरणों पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय प्रशुल्क निर्धारित करने से पहले लागत व्ययों की छानबीन की जानी जरूरी है।	जवाब नहीं भेजा गया है।

5. संयुक्त सुनवाई 30 जून, 2008 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एमबीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन रखे थे।

6. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(क). बंदरों पर कोयले के लिए घाटशुल्क प्रसार:

- (i). बंदर पर कोयला प्रहस्तन के लिए ₹0 35 प्रति टन वसूली का एमबीपीटी का प्रस्ताव बेहतर हाऊसकीपिंग, लगातार डामर बिछाना और सड़कों का कंक्रीटीकरण, जेट्टी का सुदृढ़ीकरण, लम्बी बाऊंड्री दीवारों को खड़ा करना, आग और सुरक्षा मुद्दों पर अतिरिक्त व्यय और अग्नि मॉनिटरिंग उपकरणों, वैक्यूम सफाई प्रणालियों, आदि सहित निरोधक उपायों में निवेश के रूप में किए गए निवेशों पर आधारित है। पत्तन ने बताया है कि हाजी बंदर पर कोयले के प्रहस्तन पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय प्रचालन लागत के रूप में लिया गया है। इसने इस मामले में वर्ष 2006-07 के दौरान प्रोद्भूत किए गए ₹0 324.84 लाख का पूंजी व्यय दर्शाते हुए भी एक विवरण प्रस्तुत किया है। तथापि, यह विवरण प्रकट करता है कि प्रहस्तन कोयला के लिए विशिष्ट सुविधाएँ उपलब्ध करवाने के लिए केवल ₹0 28.14 लाख प्रोद्भूत किए गए हैं। कई समीपवर्ती सड़कों के कंक्रीटीकरण और मरम्मतों के लिए प्रोद्भूत व्यय से संबंधित शेष ₹0 296.70 लाख जोकि बंदरों पर कोयला प्रहस्तन सुविधा के सृजन के लिए संयुक्त उपयोक्ता अवसंरचना व्यय रूप में सुविचारित किया गया है। वास्तव में, ₹0 384.84 लाख सहित वर्ष 2006-07 के दौरान बंदरों पर प्रोद्भूत सम्पूर्ण पूंजी व्यय पिछले सामान्य संशोधन के समय कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लागत विवरण में एमबीपीटी द्वारा शामिल किया गया था। समग्र घाटे पर विचार करते हुए, घाटशुल्क दरों में 25 प्रतिशत की बोर्ड पर वृद्धि (भांडागार और पीओएल के अधीन के अतिरिक्त) इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के अधीन अनुमोदित की गई थी। यदि कोयला के लिए स्व-पोषित दर अब निर्धारित की जाती है, गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी के प्रवाह को बिना स्वीकार किए एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित लागत व्ययों पर आधारित है (जोकि एमबीपीटी ने ₹0 35 प्रति टन की दर प्रस्तावित करते समय विचार नहीं किया है), तो तदनुरूपी कटौती कुछ अन्य गतिविधियों में की जानी चाहिए। कोयला प्रहस्तन के लिए दर प्रति टन यदि ₹0 296.70 लाख के भारी व्यय को अलग रखने के पश्चात निर्धारित की जाती है, जोकि केवल कोयला प्रहस्तन के लिए विशिष्ट सुविधाएँ प्रदान किए जाने से संबंधित है, ₹0 25 प्रति टन की मौजूदा दर से बहुत ज्यादा भिन्न नहीं होनी चाहिए। इसके अलावा, बंदरों पर प्रहस्तित कोयले की मात्रा मजबूत वृद्धि दर्शाती है जैसाकि यह वर्ष 2006-07 के दौरान 2786628 टन और वर्ष 2007-08 के दौरान 2950895 टन थी। पत्तन ने भविष्य अवधि के लिए अनुमान नहीं भेजे हैं जोकि जरूरी हैं क्योंकि अब निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क भावी रूप से प्रचलित होगा। इसलिए, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दर केवल वर्ष 2006-07 के दौरान प्रहस्तित कोयले की मात्रा के आधार पर निर्धारित करना सही नहीं होगा।
- (ii). असोसिएशन ऑफ मल्टीमोडल ट्रांसपोर्ट ऑपरेटर्स ऑफ इंडिया के अनुसार, मौजूदा घाटशुल्क स्वतः ही उच्चतर है और इसे संशोधित नहीं किया जाना चाहिए। कॉस्टल एनर्जी प्राइवेट लिमिटेड (सीईपीएल) ने दावा किया है कि निकर्षण, समुद्र दीवार की मरम्मतें, प्रदूषण निरोधक उपाय, रेलवे साइडिंग आदि सहित सभी विकास पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा किए जाते रहे हैं। इंडियन नेशनल शिपऑनर्स असोसिएशन (आईएनएसए) ने इस आधार पर प्रस्ताव पर आपत्ति की है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित वृद्धि को कारण के साथ प्रमाणित नहीं किया गया है। चूंकि पत्तन ने कोई अतिरिक्त सुविधाएँ उपलब्ध नहीं करवाई हैं, इसलिए मुम्बई एंड न्हावा-शेवा शिप-एजेंट्स असोसिएशन (एमएएनएसए) और बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री दोनों ने प्रस्ताव का जोरदार विरोध किया है। इंडियन मर्चेंट्स चेम्बर (आईएमसी) का मत है कि कोयला बिजली सृजन के लिए आवश्यक है और पत्तन लागत में किसी वृद्धि से यह कार्गो मुम्बई से दूर हो जाएगा। निष्कर्षतः, व्यापार का कहना है कि कोयला प्रहस्तन बंदरों पर एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाएँ किसी घाटशुल्क वृद्धि की माँग के लिए अपर्याप्त हैं।
- (iii). ऊपर उल्लिखित कारकों पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण को एमबीपीटी बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में वृद्धि के लिए पत्तन के प्रस्ताव में कोई विशेषताएँ दिखाई नहीं देती हैं।

(ख). ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क:

- (i). अप्रैल, 2006 में एमबीपीटी ने पोत/बार्ज से दूसरे पोत/बार्ज और विलोमतः बर्थ पर ओवरसाइड उतारे गए कार्गो के लिए ₹0 130/- प्रति टन की तदर्थ दर के लिए प्रस्ताव किया था। प्रस्ताव में प्रस्तावित दर को न्यायोचित ठहराने के लिए कोई अन्य प्रासंगिक निष्पादन और वित्तीय व्यय शामिल नहीं किए गए थे। पत्तन ने भी 29 जून, 2006 को उसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव संबंधी संयुक्त सुनवाई में इस मुद्दे को नहीं उठाया था। चूंकि यह प्राधिकरण उस समय यह प्रस्ताव अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं था, इसलिए पत्तन को प्रासंगिक लागत व्ययों और औचित्य के साथ पृथक प्रस्ताव, यदि जरूरी समझा जाता है, लाने की सलाह दी गई थी।

- (ii). हालांकि पत्तन बार-बार यह कहता रहा है कि ओवरसाइड उतराई में वृद्धि की जाए, परंतु यह पिछले 3 वर्षों के दौरान ओवरसाइड उतारे गए कार्गो की मात्रा यह कहते हुए नहीं भेजी जा सकी है कि ऐसे अभिलेख तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।
- (iii). पत्तन ने पुष्टि की है कि ओवरसाइड उतराई के प्रहस्तन के लिए पोत के बोर्ड पर अतिरिक्त सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर गैंग तैनात किए जाते हैं। इसने यह पुष्टि भी की है कि उसकी लागत नौभरण प्रशुल्क में शामिल की गई है। तथापि, पत्तन ने टिप्पणी की है कि प्रस्तावित दर अनुमोदित की जानी चाहिए क्योंकि नौभरण प्रशुल्क में प्रोद्भूत लागत और स्वीकार्य आरओसीई शामिल नहीं किया गया है।
- (iv). हालांकि पत्तन दावा करता है कि उसने ओवरसाइड प्रचालनों के लिए विभिन्न अतिरिक्त डोकिंग और अनडोकिंग सेवाएं प्रदान की हैं, परंतु इसने ऐसी सेवाओं के विस्तारण के लिए प्रोद्भूत किए जा रहे अतिरिक्त व्यय को प्रमाणित नहीं किया है। पत्तन उन अवसरों की संख्या दर्शाने वाले अभिलेख उपलब्ध नहीं करवा सका जहां ओवरसाइड उतराई प्रचालनों के लिए पोतों और बाजों के अतिरिक्त संचलन की आवश्यकता रही हो। इस प्राधिकरण का मत है कि पोतों को ऑफर की गई समेकित सेवाओं में अलग-अलग मदों के लिए पृथक प्रभारों की वसूली नहीं करना कार्गो हितों से लेवी की मांग करने के लिए आधार नहीं हो सकता।
- (v). पत्तन ने दावा किया है कि पिछले 3 वर्षों के दौरान उसने अनुरक्षण और संरक्षण, विशेष रूप से निकर्षण और मरीन सर्वेक्षण के लिए ₹0 100.74 करोड़ का कुल व्यय किया है, और गोदियों के अनुरक्षण तथा संरक्षण के लिए आबंटन-योग्य ₹0 52.18 करोड़ व्यय किया है। तथापि, इसने बताया है कि ओवरसाइड उतराई के लिए डॉक बेसिन के अनुरक्षण और संरक्षण के लिए अलग-से प्रोद्भूत व्यय के ब्योरे उपलब्ध नहीं हैं।
- (vi). एमबीपीटी के अनुसार, एक कार्य बिन्दु प्रति पारी पर ऑन-बोर्ड सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर की तैनाती के लिए उसके द्वारा किया गया अनुमानित व्यय ₹0 7848.41 है। इसने यह भी बताया है कि अनुमानित आय और डॉक बेसिन के भीतर और बाहर बाजों का संचलन प्रहस्तित करने के लिए सुपरवाइज़री स्टाफ, प्रचालन स्टाफ और लेबर की तैनाती पर प्रोद्भूत होने वाला व्यय नहीं भेजा जा सकता क्योंकि इस सुविधा के लिए कोई पृथक रिकार्ड नहीं रखा जाता है।
- (vii). सभी उपयोक्ता संगठनों ने टिप्पणी की है कि जब ओवरसाइड उतारे गए कार्गो को गोदी घाटों/बंदर/जेट्टियों को पोतांतरित किया जा सकता है, ऐसे कार्गो पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है और, इसलिए, एक ही कार्गो पर एक बार से अधिक घाटशुल्क की वसूली का प्रश्न ही नहीं उठता। एमएएनएसए ने टिप्पणी की है कि ओवरसाइड उतराई के लिए सुपरवाइज़री स्टाफ और लेबर गैंग की तैनाती के लिए, एमबीपीटी नौभरण प्रभार अलग-से वसूल करता है। व्यापार के अनुसार, डॉक बेसिनों के रखरखाव के लिए पोतों से पत्तन देयताएं वसूल की जाती हैं और गोदी रखरखाव के लिए किसी और लेवी से कार्गो हित को प्रभावित नहीं जाना चाहिए।
- (viii). चूंकि सरकार द्वारा जारी किए गए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया जाता है जोकि प्रशुल्क को पत्तन-वार लागत जमा दृष्टिकोण पर निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करता है, इसलिए यह जरूरी है कि प्रशुल्क निर्धारण से पहले लागत ब्योरो की छानबीन की जाए। ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो की सेवा के लिए एमबीपीटी द्वारा कोई लागत विवरण यह कहते हुए नहीं भेजा गया है कि प्रत्येक प्रस्ताव के लिए मिनट ऑकड़े नहीं भेजे जा सकते। लागत ब्योरो के अभाव में, यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि कार्गो की ओवरसाइड उतराई के लिए उपयुक्त दर निर्धारित की जा सके। चूंकि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश 5 वर्षों की अवधि में यथामूल्य दरों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने का आवाहन करते हैं, इसलिए ऐसी स्थिति में तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर अनुमोदित करने के लिए भी कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता है। इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के अनुसार, एमबीपीटी की दरों की मौजूदा अनुसूची केवल 31 मार्च, 2009 तक प्रभावी रहेगी और एमबीपीटी से उम्मीद की जाती है कि वह उस तारीख से कम से कम 3 महीने पहले समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करेगा। अतः एमबीपीटी को अपने आसन्न सामान्य दर संशोधन में समर्थक लागत ब्योरो के साथ कार्गो की ओवरसाइड उतराई के लिए उपयुक्त प्रभारों का प्रस्ताव करने की सलाह दी जाती है ताकि संयुक्त लागत के दोहरीकरण को विभिन्न प्रशुल्क मदों में अर्थपूर्ण विश्लेषित किया जा सके।

(ग). सवार होना/उतरना प्रभार:

- (i). पत्तन को पूर्वकाल में कई अवसरों पर सूचित किया गया है कि 28 नवम्बर, 2005 से तदर्थ आधार पर प्रभारों की वसूली की उसकी कार्रवाई संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के अनुसार नहीं हैं। तथापि, एमबीपीटी ने सवार होना/उतरना प्रभारों की दरों की समीक्षा करने और पूर्वव्यापी प्रभाव से मंजूर करने का अनुरोध किया है।
- (ii). एमबीपीटी ने दोहराया है कि कुछ क्रूज टर्मिनल सुविधाएं क्रूज लाइनों के आदेश पर सृजित की गई थीं और लाइनों को उससे लाभ हुआ था। क्रूज लाइनों ने 25 नवम्बर, 2005 से यात्रियों से सवार होना/उतरना प्रभार वसूल किए थे और उन्हें पत्तन को प्रेषित किया था। एमबीपीटी ने निवेदन किया है कि यदि वसूली पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित नहीं की जाती है तो इससे न तो सेवाओं के उपयोक्ता (अर्थात् यात्रियों) और न ही सेवाओं के प्रदाता (अर्थात् एमबीपीटी) को लाभ होगा, परंतु वापसी का लाभ बिचौलियों को चला जाएगा।
- (iii). बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री और एमएनएसए ने बताया है कि सवार होना/उतरना प्रभार एमबीपीटी द्वारा बिना किसी पूर्व सूचना के लागू किए गए थे। इंडियन मर्चेंट चेम्बर ऑफ कॉमर्स का मत है कि क्रूज पोतों को उपलब्ध करवाई गई सुविधाएं बहुत ही घटिया हैं और इसलिए इस प्रस्ताव में बिना कोई सुधार किए विचार नहीं किया जाना चाहिए।
- (iv). यह प्राधिकरण सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली भावी प्रभाव से पहले ही अनुमोदित कर चुका है। तथापि, एमबीपीटी ने क्रूज लाइनों के माध्यम से पर्यटक यात्रियों से 28 नवम्बर, 2005 से प्रभारों की वसूली की है और ऐसी लेवी के लए 30 नवम्बर, 2006 तक अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया। पत्तन बार-बार निवेदन करता रहा है कि चूंकि उपर्युक्त सेवा के उपयोक्ता क्रूज पोतों पर सवार होने वाले और उतरने वाले यात्री हैं ना कि क्रूज लाइनें अथवा एजेंट्स, इसलिए वैयक्तिक उपयोक्ताओं सहमति प्राप्त करना संभव नहीं है। संबद्ध उपयोक्ताओं से पहले की जा चुकी वसूली की वापसी के लिए पत्तन को निदेश देने का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि 28 नवम्बर, 2005 से 30 नवम्बर, 2006 के दौरान देश में आने वाले वैयक्तिक पर्यटकों को राशि वापस करना पत्तन के लिए व्यावहारिक रूप से संभव नहीं होगा। शेष पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण, विशेष मामले के रूप में, सवार होना/उतरना प्रभारों की वसूली के लिए 28 नवम्बर, 2005, जिस दिन क्रूज लाइनों ने प्रचालन शुरू किए थे, से अनुमोदन प्रदान करता है। तथापि, एमबीपीटी को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंधों का बिना अनुसरण किए अपनी ओर से कोई पत्तन प्रभार लागू करने से रोकने के लिए सचेत करता है।

8. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण

- (i). एमबीपीटी के बंदरों पर कोयला प्रहस्तन के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर में वृद्धि करने के एमबीपीटी के प्रस्ताव में कोई विशेषताएँ नहीं मिली हैं;
- (ii). एमबीपीटी अपने आसन्न सामान्य संशोधन प्रस्ताव में समर्थक लागत व्योरो के साथ कार्गो की ओवरसाइड उतराई के लिए पत्तन को उपयुक्त प्रभार का सुझाव देने की सलाह दी जाती है; और,
- (iii). सवार होना/उतरना प्रभारों की लेवी के लिए 28 नवम्बर, 2005 से, जिस दिन क्रूज लाइनों ने प्रचालन शुरू किए थे, विशेष मामला रूप में, अनुमोदन प्रदान करता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 30th October, 2008

No. TAMP/51/2007-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mumbai Port Trust for (i) revising the wharfage charges for coal handled at bunders, (ii) for providing a wharfage rate for the cargo handled overside and (iii) for recovery of the embarkation and disembarkation charges with retrospective effect as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/51/2007-MBPT

Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of September, 2008)

This case relates to the proposals received from Mumbai Port Trust (MBPT) for (i) revising the wharfage charges for coal handled at bunders, (ii) for providing a wharfage rate for the cargo handled overside and (iii) for recovery of the embarkation and disembarkation charges with retrospective effect.

2. The background and salient points of the proposal are explained hereinunder.

A. WHARFAGE CHARGES FOR COAL HANDLED AT BUNDER:

While disposing of the comprehensive general rate revision of MBPT vide Order dated 28 September 2006, this Authority had, inter alia, approved a rate of Rs.25 per tonne for the commodity coal handled at bunders as against the rate of Rs.35 per tonne proposed by MBPT as the proposed rate was not substantiated with cost details. Stating that it has made considerable investment and handling of coal needs additional care and the cost of handling it is almost on par with hazardous cargo, MBPT in its letter dated 31 August 2007 has proposed to increase the existing wharfage rate to Rs.35 per tonne. MBPT has also stated that the wharfage rate for coal at the Ports of Gujarat Maritime Board and Maharashtra Maritime Board are Rs.40 per ton and Rs.45 per ton respectively. The MBPT has also furnished a cost statement showing the cost of handling of coal at Rs.36.38 per tonne.

B. WHARFAGE FOR CARGO HANDLED OVERSIDE:

In the letter dated 31 August 2007 MBPT has stated that no wharfage is being levied on the cargo handled overside. According to the port, overside discharge was charged at 50% of wharfage prior to 1991 which was discontinued from 1 July 1991 as no labour was supplied by MBPT. The port has further stated that since its taking over the stevedoring activities w.e.f. December 2002, labour gang is deployed for overside discharge. According to MBPT, in recent times, project cargo has increased and it is necessary to reintroduce the overside discharge charges. It has proposed 50% of wharfage as overside discharge charges stating that in the SORs of some of the Major Ports, rates for this service have been prescribed at 50% to 75% of wharfage

C. RETROSPECTIVE EFFECT TO THE EMBARKATION AND DISEMBARKATION CHARGES.

In the letter dated 31 August 2007 MBPT has requested this Authority to regularise the recovery of the embarkation/disembarkation charges from 2 October 2005 to 30 November 2006 for which no approval exists. The embarkation/disembarkation charges were introduced by the Mumbai Port w.e.f. 2 October 2005 on an ad-hoc basis. In November 2005, the port had sought approval of this Authority for an ad-hoc levy of Rs.150 each towards embarkation/disembarkation charges per passenger with effect from 28 November 2005. MBPT was requested to furnish the basis of arriving at the ad hoc rate and proof in support of the consent of the users for the proposed rates. Port replied that the regular cruise service commenced from 2 October 2005 and the levy of embarkation and disembarkation charges on ad-hoc basis continued from that date. According to MBPT, since users of the service are the passengers embarking and disembarking from the cruise ships and not the cruise liner or the agents, obtaining consent from individual user is not feasible. While according approval to the

general rate revision of the Mumbai Port Trust vide Order dated 28 September 2006, this Authority considered that there exists a case to levy the charges and approved a levy of Rs.150 per passenger per embarkation/disembarkation. The port has now stated that the facilities created at the cruise terminal are at the behest of cruise lines and these lines have benefited from the cruise terminal facilities. As during 28.11.2005 to 30 November 2006 the cruise lines have recovered the embarkation/disembarkation charges from the passengers and remitted the amount to MBPT for which no approval existed, the port has requested to regularise the recovery.

3. The proposal was registered as a tariff case and in accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal was forwarded to the concerned user organisations for their comments. The comments, as and when, received from the user organisations were forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, MBPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 21 November 2007. MBPT furnished its reply under letter dated 2 August 2008. The clarifications sought and the replies received from MBPT are as under:

Sl.No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by MBPT																																																																																				
(A)	Wharfage charges for coal at Bunders																																																																																					
(i).	The proposal to levy Rs. 35 per ton for handling coal at the Bunders is based on its statement that heavy investment has been made in the form of better housekeeping, frequent asphaltting and concretization of roads, strengthening of the jetty, erection of tall boundary walls, additional expenditure on fire and safety issues and investment in preventive measures including fire monitoring equipments, vacuum cleaning systems etc. Kindly furnish the investments made individually on these items. MBPT is also requested to clarify whether these investments have been made at the Bunder exclusively for handling of coal or the benefit of the investments would be available for handling of other cargoes as well. If other cargoes also avail the benefits of the investments made, it will only be proper to consider in the cost statement the pro-rata investment made for handling of coal.	<p>Statement showing details of investments made for handling coal at bunder is as under:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Expenditure incurred (Rs.)</th><th>20% of total expenditure (Rs) Of I.No.7 to 19</th></tr><tr><td>1</td><td>Construction of compound wall at Haji Bunder, Hazardous</td><td>12,87,000</td><td>12,87,000</td></tr><tr><td>2</td><td>Providing and laying asphaltic materials at approach road Haji Bunder, Hazardous</td><td>6,00,000</td><td>6,00,000</td></tr><tr><td>3</td><td>De-silting of storm water drains at Haji Bunder Hazardous</td><td>2,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>4</td><td>Approach road to S plot</td><td>2,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>5</td><td>Repairs to damaged coping stones and wharf at Coal Jetty</td><td>2,78,000</td><td>2,78,000</td></tr><tr><td>6</td><td>Repairs to damaged coping stones and wharf at Haji Bunder</td><td>2,49,000</td><td>2,49,000</td></tr><tr><td>7</td><td>Concretisation of MSR Road</td><td>6,20,00,000</td><td>1,24,00,000</td></tr><tr><td>8</td><td>Repairs to MSR road under annual contract</td><td>15,00,000</td><td>3,00,000</td></tr><tr><td>9</td><td>Providing and laying with asphaltic material at single avenue hill road</td><td>19,00,000</td><td>3,80,000</td></tr><tr><td>10</td><td>Repairs to Gadi Adda junction</td><td>10,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>11</td><td>Repairs to Sewree Bunder Road</td><td>7,00,000</td><td>1,40,000</td></tr><tr><td>12</td><td>Repairs to Sewree Fort Road</td><td>30,00,000</td><td>6,00,000</td></tr><tr><td>13</td><td>Repairs to oil depot road</td><td>15,00,000</td><td>3,00,000</td></tr><tr><td>14</td><td>Levelling of plots by providing good quality debris</td><td>5,00,000</td><td>1,00,000</td></tr><tr><td>15</td><td>Repairs to roads between veg oil junction and barrier gate No.1 Wadala Mahul Road</td><td>10,00,000</td><td>2,00,000</td></tr><tr><td>16</td><td>Repairs to roads between barrier gate No.1 and barrier gate No.2 at Mahul</td><td>90,00,000</td><td>18,00,000</td></tr><tr><td>17</td><td>Concretisation of Messent Road</td><td>6,60,54,207</td><td>1,32,10,841</td></tr><tr><td>18</td><td>Repairs to compound wall at TPS plot</td><td>1,00,000</td><td>20,000</td></tr><tr><td>19</td><td>Concretisation of jetty</td><td>1,00,000</td><td>20,000</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL</td><td>15,11,68,207</td><td>3,24,84,841</td></tr></table> <p>The expenditure indicated against Sl.No.7 to Sr. No.19 is incurred on common user infrastructures. Hence only 20% of the total expenditure incurred towards common user infrastructures is considered.</p>	Sl. No.	Description	Expenditure incurred (Rs.)	20% of total expenditure (Rs) Of I.No.7 to 19	1	Construction of compound wall at Haji Bunder, Hazardous	12,87,000	12,87,000	2	Providing and laying asphaltic materials at approach road Haji Bunder, Hazardous	6,00,000	6,00,000	3	De-silting of storm water drains at Haji Bunder Hazardous	2,00,000	2,00,000	4	Approach road to S plot	2,00,000	2,00,000	5	Repairs to damaged coping stones and wharf at Coal Jetty	2,78,000	2,78,000	6	Repairs to damaged coping stones and wharf at Haji Bunder	2,49,000	2,49,000	7	Concretisation of MSR Road	6,20,00,000	1,24,00,000	8	Repairs to MSR road under annual contract	15,00,000	3,00,000	9	Providing and laying with asphaltic material at single avenue hill road	19,00,000	3,80,000	10	Repairs to Gadi Adda junction	10,00,000	2,00,000	11	Repairs to Sewree Bunder Road	7,00,000	1,40,000	12	Repairs to Sewree Fort Road	30,00,000	6,00,000	13	Repairs to oil depot road	15,00,000	3,00,000	14	Levelling of plots by providing good quality debris	5,00,000	1,00,000	15	Repairs to roads between veg oil junction and barrier gate No.1 Wadala Mahul Road	10,00,000	2,00,000	16	Repairs to roads between barrier gate No.1 and barrier gate No.2 at Mahul	90,00,000	18,00,000	17	Concretisation of Messent Road	6,60,54,207	1,32,10,841	18	Repairs to compound wall at TPS plot	1,00,000	20,000	19	Concretisation of jetty	1,00,000	20,000		TOTAL	15,11,68,207	3,24,84,841
Sl. No.	Description	Expenditure incurred (Rs.)	20% of total expenditure (Rs) Of I.No.7 to 19																																																																																			
1	Construction of compound wall at Haji Bunder, Hazardous	12,87,000	12,87,000																																																																																			
2	Providing and laying asphaltic materials at approach road Haji Bunder, Hazardous	6,00,000	6,00,000																																																																																			
3	De-silting of storm water drains at Haji Bunder Hazardous	2,00,000	2,00,000																																																																																			
4	Approach road to S plot	2,00,000	2,00,000																																																																																			
5	Repairs to damaged coping stones and wharf at Coal Jetty	2,78,000	2,78,000																																																																																			
6	Repairs to damaged coping stones and wharf at Haji Bunder	2,49,000	2,49,000																																																																																			
7	Concretisation of MSR Road	6,20,00,000	1,24,00,000																																																																																			
8	Repairs to MSR road under annual contract	15,00,000	3,00,000																																																																																			
9	Providing and laying with asphaltic material at single avenue hill road	19,00,000	3,80,000																																																																																			
10	Repairs to Gadi Adda junction	10,00,000	2,00,000																																																																																			
11	Repairs to Sewree Bunder Road	7,00,000	1,40,000																																																																																			
12	Repairs to Sewree Fort Road	30,00,000	6,00,000																																																																																			
13	Repairs to oil depot road	15,00,000	3,00,000																																																																																			
14	Levelling of plots by providing good quality debris	5,00,000	1,00,000																																																																																			
15	Repairs to roads between veg oil junction and barrier gate No.1 Wadala Mahul Road	10,00,000	2,00,000																																																																																			
16	Repairs to roads between barrier gate No.1 and barrier gate No.2 at Mahul	90,00,000	18,00,000																																																																																			
17	Concretisation of Messent Road	6,60,54,207	1,32,10,841																																																																																			
18	Repairs to compound wall at TPS plot	1,00,000	20,000																																																																																			
19	Concretisation of jetty	1,00,000	20,000																																																																																			
	TOTAL	15,11,68,207	3,24,84,841																																																																																			

(ii).	The aggregate quantum of cargo handled at the Bunder and the quantum of coal included therein since the handling of coal commenced may please be furnished.	The required details are furnished below: <div>(in tonnes)</div> <table><tr><th>COMMODITIES</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>Hazardous cargo</td><td>35500</td><td>9300</td><td>5235</td><td>2658</td></tr><tr><td>Other bulk/general cargo</td><td>57270</td><td>32290</td><td>5841</td><td>1694</td></tr><tr><td>Coal</td><td>83000</td><td>1843215</td><td>2786628</td><td>2950895</td></tr><tr><td>Total Metnc</td><td>175770</td><td>1884805</td><td>2797704</td><td>2955247</td></tr><tr><td>Tonnes</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	COMMODITIES	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	Hazardous cargo	35500	9300	5235	2658	Other bulk/general cargo	57270	32290	5841	1694	Coal	83000	1843215	2786628	2950895	Total Metnc	175770	1884805	2797704	2955247	Tonnes				
COMMODITIES	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08																												
Hazardous cargo	35500	9300	5235	2658																												
Other bulk/general cargo	57270	32290	5841	1694																												
Coal	83000	1843215	2786628	2950895																												
Total Metnc	175770	1884805	2797704	2955247																												
Tonnes																																
(iii).	As per the cost statement for 2006-07 received along with the proposal, the total cost amounted to Rs.10.13 crores consisting of the operating cost, general facilities, depreciation, finance and miscellaneous expenditure, allocated management general overheads and return on capital employed calculated at 15%. Kindly furnish the basis on which these expenses have been arrived at. Also please state whether the port has captured the expenditure exclusively pertaining to handling of coal. In case the expenditure shown in the cost statement is 'derived' and not exclusively captured, the basis of apportionment of this expenditure may please be furnished.	The actual expenditure incurred on handling of coal at Haji Bunder is taken as operating cost. It is included in the service "General Cargo handled at Bunders". Overheads are apportioned on the basis of direct cost and depreciation is on assets at Haji Bunder. A cost statement showing the break-up is submitted.																														
(iv).	In the cost statement referred to above, the capital employed has not been shown. Since return on capital employed at 15% has been shown as Rs.11, 47,622/-, it is presumed that the capital employed is Rs.76,50,813/-. Kindly confirm.	Confirmed																														
(v).	As per the cost statement, the depreciation for 2006-07 amounts to Rs.3,20,631. The details of asset-wise depreciation arrived at may please be furnished.	Details of asset-wise depreciation are furnished.																														
(vi).	The additional revenue generation for the next three years on account of the proposed rate may be furnished.	The additional revenue generation for the next three years on account of the proposed rate is as under : <table><tr><th>Year</th><th>Traffic – Coal (Million Ton)</th><th>Additional revenue (Rs. in lakhs)</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>2.25</td><td>225</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>2.50</td><td>250</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>4.00</td><td>400</td></tr></table>	Year	Traffic – Coal (Million Ton)	Additional revenue (Rs. in lakhs)	2008-09	2.25	225	2009-10	2.50	250	2010-11	4.00	400																		
Year	Traffic – Coal (Million Ton)	Additional revenue (Rs. in lakhs)																														
2008-09	2.25	225																														
2009-10	2.50	250																														
2010-11	4.00	400																														
(B)	Wharfage for cargo handled overside																															
(i).	MBPT has stated that presently no wharfage is levied on overside discharge of cargo as no rates are prescribed in the SOR. The same para concludes with the statement that the cargo discharged overside is charged on an advalorem basis and it is presently not feasible to give cost details. These statements appear to be contradictory. Kindly clarify.	Presently no wharfage is levied in respect of cargo discharged over-side and directly cleared by waterways. Similarly no Wharfage is charged in respect of cargo directly loaded from overside on to the ship. Any cargo cleared from the Port either by road or rail is subjected to the wharfage as per SOR. The present proposal envisages levy of wharfage on cargo cleared by sea where nothing is recovered at present. Generally the cargo discharged overside is project cargo for which no separate rate is available in SOR. Thus, the wharfage leviable on the same would be advalorem.																														

4277 GI/08-4

(ii).	<p>The quantum of project cargo handled in Mumbai Port Trust during the last 3 years and the quantum of overside discharge thereof may please be furnished. Revenue earned from this operation may also be furnished.</p>	<p>The quantum of machinery/project cargo handled in Mumbai Port Trust and revenue earned from this operation during the last 3 years is as follows :</p> <table border="1" data-bbox="785 322 1433 501"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Machinery/Project cargo handled (MT)</th><th>Revenue earned (Rs. In lakhs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td><td>171494.30</td><td>231.64</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>244791.62</td><td>340.14</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>329781.00</td><td>476.91</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>746066.92</td><td>1048.69</td></tr> </tbody> </table> <p>However exclusive record in respect of cargo discharged/loaded to and from overside without getting cleared from the wharf is not readily available.</p>	Year	Machinery/Project cargo handled (MT)	Revenue earned (Rs. In lakhs)	2004-05	171494.30	231.64	2005-06	244791.62	340.14	2006-07	329781.00	476.91	Total	746066.92	1048.69
Year	Machinery/Project cargo handled (MT)	Revenue earned (Rs. In lakhs)															
2004-05	171494.30	231.64															
2005-06	244791.62	340.14															
2006-07	329781.00	476.91															
Total	746066.92	1048.69															
(iii).	<p>(a). Kindly state whether any additional supervisory staff and labour gang are deployed on board the vessel for handling overside discharge. If the answer is yes, kindly elucidate the necessity therefor.</p> <p>(b). It may be confirmed that the on-board stevedoring charges recovered do not factor such deployment. If that be so, it may be explained why on-board stevedoring rate should not be reviewed instead of prescription of wharfage.</p>	<p>(a). Supervisory staff and labour deployed on board are engaged in normal operations as well as overside discharge. The quantum of machinery/project cargo traffic is increasing day by day which forms a major portion of overside discharge. Therefore, additional supervisory staff and gangs are deployed to supervise and handle the overside operations.</p> <p>(b). Even though the cost of supervisory staff may have been included in the stevedoring tariff, the same does not cover cost + ROCE allowed. Moreover, stevedoring charge is flat rate. Ideally such tariff of Heavy Lift cargo has to be on progressive gradation basis.</p> <p>The extraordinary operations involved in navigation of such vessels also put some onus on the cargo interests who are engaging such vessels. Moreover, it is for the convenience of the consignee who insists or is required to resort to overside operations that such charges are required to be levied. Delivery of heavy packages by waterways is necessary and therefore consignees have to bear the wharfage charges.</p> <p>The present stevedoring tariff is based on per tonne basis. It would however, be seen that handling charges in respect of heavy packages normally keep on increasing progressively as the weight of packages increases. This is similar to the tariff for handling heavy lift cargo by ports floating crane. The present proposal is restricted to "wharfage" on the cargo which is payable by the consignees/shippers whereas on board stevedoring charges are generally payable by vessel agents.</p> <p>The point here is the consignee clears the cargo from the port with NIL wharfage. Similar principle is adopted at other ports which levy wharfage irrespective of the mode of entry/exit of cargo. Mumbai Port therefore may be allowed to have separate rates for overside discharge.</p>															
(iv).	<p>(a). The link between levying tariff at advalorem and not furnishing cost of operation is not clear.</p>	<p>Since the wharfage would have been calculated on advalorem basis (if approved), the record for tonnage handled is not maintained. Also up till now the charges were not levied. Therefore the cost of operation is also not maintained separately.</p>															

	(b). The additional expenditure that the port incurs for providing the service of overside discharge may please be quantified and furnished to this office.																
(v).	Kindly state whether at the time of overside discharge, for docking and undocking the barges, any specific service is provided by the port.	<p>The following additional services are provided by the port for docking and undocking the barges at the time of overside discharge :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specific berths such as corner berths for ensuring smooth operations. • Double banking of barges along side the vessel. • If required, keeping the opposite side berth vacant for convenience of operations. • Suitable shifting of vessels, if necessary, to ensure availability of such berths. • Movement of barges preferably during day time in view of the nature of operations. • Turning of vessels or shifting of vessels if required. • Allotment of specific berths at Harbour Wall is also sometimes considered <p>While berth hire charges are recovered in respect of all crafts, shifting of vessels or turning around are not charged as per the scale of rates. Thus, it would be seen that specific services are provided by the Port to ensure smooth handling of over-side packages.</p>															
(vi).	It has been stated that for safe handling of the cargo while discharging overside, at times, additional movement of the vessels and barges are required to be carried out. Kindly furnish the number of occasions such additional movements of the vessels and barges had to be carried out during the last 3 years. Also state whether for such additional movements of the vessels and barges the port has recovered any shifting charges from the agents concerned.	Record regarding occasions of additional movement of vessels and barges required to carry out safe handling of the cargo while discharging overside is not available as no separate records are or can be maintained practically.															
(vii).	The expenditure incurred during the last 3 years towards maintenance and conservancy of the dock basin may kindly be furnished. Also furnish the proportionate maintenance and conservancy expenditure allocable to the service of overside discharge.	<p>The total expenditure towards maintenance and conservancy especially for dredging and marine survey during the last 3 years is as under :</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in crore)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Total expenditure</th><th>Apportioned to Docks</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td><td>43.11</td><td>15.58</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>27.95</td><td>17.37</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>29.68</td><td>19.23</td></tr> <tr> <td>Total expenditure incurred during last 3 years</td><td>100.74</td><td>52.18</td></tr> </tbody> </table> <p>Separate figures for maintenance and conservancy of dock basin incurred towards overside discharge are not available.</p>	Year	Total expenditure	Apportioned to Docks	2004-05	43.11	15.58	2005-06	27.95	17.37	2006-07	29.68	19.23	Total expenditure incurred during last 3 years	100.74	52.18
Year	Total expenditure	Apportioned to Docks															
2004-05	43.11	15.58															
2005-06	27.95	17.37															
2006-07	29.68	19.23															
Total expenditure incurred during last 3 years	100.74	52.18															
(viii).	For the service of cargo handled overside, the usual cost statement including income	The approximate expenditure incurred by the Port for deployment of on board supervisory staff and labour at															

	<p>estimated to be collected and the expenditure estimated to be incurred on deployment of supervisory staff, operational staff and labour handling the movements of barges in and out of dock basin and maintenance and conservancy of dock basin may please be furnished.</p>	<p>one working point per shift is as follow :</p> <p>Cost of labour and staff of on board labour Rs.7848.41</p> <p>The estimated income and expenditure to be incurred on deployment of supervisory staff, operational staff and labour handling the movements of barges in and out of dock basin can not be furnished as no separate record is maintained for this activity.</p> <p>Notwithstanding the above, it is to be stated that prior to rationalization of Scale of Rates, there was a provision for recovery of 50% wharfage in respect of cargo handled over-side. This provision was deleted from the Docks scale of rates. In the comprehensive tariff revision, there is a need to re-look into this provision especially in view of more and more project consignments being handled at the Port to and from over-side. Further the berths are kept vacant for movements of vessels discharging overside resulting in loss of wharfage to the Port. Moreover such a provision also exists in the tariff applied by other ports which in principle recovers wharfage in respect of cargo entering and exiting the Port by any mode viz., rail, road or waterways.</p>
(C)	Embarkation/disembarkation charges	
(i).	<p>MBPT has stated that embarkation/disembarkation charges were levied at Mumbai Port w.e.f. 28.11.2005 on ad hoc basis 'availing' TAMP's sanction thereto. It is presumed that MBPT intended the word 'awaiting' instead of 'availing'. Kindly confirm, as the Authority has not accorded any approval to the levy of the charges on ad hoc basis w.e.f. 28.11.2005.</p>	<p>Typographical error.</p>
(ii).	<p>As far as the MBPT's request to extend retrospective effect to the recovery of the embarkation/disembarkation charges we have informed the port in the past on several occasions that its action of levying the charges on ad hoc basis w.e.f. 28 November 2005 does not fall in line with clauses 2.17.1. to 2.17.4. of the revised guidelines.</p>	<p>It is to state that certain facilities have been created at the behest of cruise lines and these lines have benefited from such modern cruise terminal facilities. Cruise lines have recovered the embarkation/disembarkation charges from the actual users i.e. passengers from 25.11.2005 and remitted the same to MBPT. At this stage if the recovery is not approved with retrospective effect, then neither the user of the services i.e. passengers nor the providers of services i.e. MBPT would benefit, but the advantage of refund will go to the cruise lines. In view of the above, you are once again requested to sanction the embarkation/disembarkation charges retrospectively w.e.f. 25.11.2005.</p>
(D)	<p>The MBPT has concluded by an emphatic assertion that 'minute cost data for every proposal cannot be furnished'. It may be noted that this Authority is guided by revised tariff guidelines issued by the Government which requires tariff to be fixed on a portwise cost plus approach. It</p>	<p>No answer furnished.</p>

	is, therefore, essential to scrutinise cost details before fixing tariff instead of solely relying upon only such statements about 'rates prevailing at selective ports', 'additional investments made', 'additional expenditure incurred', etc.	
--	--	--

5. A joint hearing was held on 30 June 2008 in the office of this Authority. The MBPT and the concerned users present made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(A). Wharfage charges for coal at Bunders:

(i). The proposal of MBPT to levy Rs.35 per ton for handling coal at the bunders is based on the investment stated to have been made in the form of better housekeeping, frequent asphaltting and concretisation of roads, strengthening of the jetty, erection of tall boundary walls, additional expenditure on fire and safety issues and investment in preventive measures including fire monitoring equipments, vacuum cleaning systems, etc. The port has stated that the actual expenditure incurred on handling of coal at Haji Bunder is taken as the operating cost. It also submitted a statement showing a capital expenditure of Rs.324.84 lakhs as having incurred during 2006-07 in this respect. The statement, however, reveals that only Rs.28.14 lakhs have been incurred for providing specific facilities for handling coal. The balance Rs.296.70 lakhs pertains to the expenditure incurred for concretisation and repairs of several adjacent roads which have been considered as common user infrastructure expenditure towards creation of the coal handling facility at the Bunders. In fact the entire capital expenditure incurred at Bunders during 2006-07 including Rs.324.84 lakhs was included by MBPT in the cost statement for cargo handling activity at the time of last general revision. Considering the overall deficit, an across the board increase of 25% in the wharfage rates (except under warehousing and POL) was approved under this Authority's Order dated 28 September 2006. If a self sustaining rate for coal is now to be prescribed, based on the cost details as furnished by MBPT without recognising the flow of cross-subsidisation between activities (which MBPT has not considered while proposing a rate of Rs.35 per tonne), then corresponding reduction should be effected in some other activities. The rate per tonne for coal handling if arrived at after excluding the capital expenditure of Rs.296.70 lakhs, which is not exclusively related for providing specific facilities for coal handling, would not be significantly different from the existing rate of Rs.25 per tonne. Further, the quantum of coal handled at bunders shows a steady increase as it was 2786628 tonnes during 2006-07 and 2950895 tonnes during 2007-08. The port has not furnished estimates for the future period which are necessary as the tariff to be fixed now will operate prospectively. It will, therefore, not be in order to fix a rate as proposed by the port only based on the quantum of coal handled during 2006-07.

(ii). According to the Association of Multimodal Transport Operators of India the existing wharfage itself is on the higher side and it should not be revised. Coastal Energy Private Limited (CEPL) has contended that all development including

4277 GI/08-5

dredging, repairs to sea wall, anti pollution measures, railway siding etc. have all been undertaken by the port users. Indian National Shipowners' Association (INSA) objected the proposal on the ground that MBPT has not substantiated the increase proposed with reason. Since the Port has not provided any additional facilities both Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agents Association (MANSA) and Bombay Chamber of Commerce and Industry, strongly oppose the proposal. Indian Merchants' Chamber (IMC) is of the view that coal is essential for power generation and any increase in port cost will drive away cargo from Mumbai. In short, the trade in unison has expressed that the services provided by MBPT at the coal handling bunders are inadequate to seek for any wharfage increase.

- (iii). Considering the factors mentioned above, this Authority does not find any merits in the port's proposal to increase the existing wharfage rate for handling coal at MBPT bunders.

(B) Wharfage for cargo handled overside:

- (i). In April 2006, MBPT proposed for an adhoc levy of Rs.130/- per tonne for cargo discharged overside at berth from vessel/barge to another vessel/barge and vice versa. The proposal did not contain any other relevant performance and financial details to justify the proposed rate. The port also did not bring up the issue at the joint hearing relating to its general rate revision proposal held on 29 June 2006. As this Authority was unable then to approve the proposal, the port was advised to come out with a separate proposal, if found necessary, with relevant cost details and justification.
- (ii). Although the port repeatedly states that overside discharge is on the increase, it could not furnish the quantum of cargo discharged overside during the last 3 years stating that such records are not readily available.
- (iii). The port has confirmed that the additional supervisory staff and labour gang are deployed on board the vessel for handling overside discharge. It has also confirmed that the cost thereof has been included in the stevedoring tariff. The port, however, argues that the proposed rate should be approved since the stevedoring tariff does not cover the cost incurred plus the permissible ROCE.
- (iv). Although the port claims that it provides the various additional docking and undocking services for overside operations, it has not quantified the additional expenditure being incurred for extending such services. The port also could not make available records showing the number of occasions where additional movement of vessels and barges were required to be carried out for overside discharge operations. This Authority is of the view that non levy of separate charges for the individual items in the bundled services offered to vessels cannot be a ground for seeking a levy from the cargo interests.
- (v). The port has claimed that during the last 3 years it incurred a total expenditure of Rs.100.74 crores towards maintenance and conservancy, especially for dredging and marine survey, and the expenditure allocable for Docks maintenance and conservancy amounted to Rs.52.18 crores. It has, however, stated that details of expenditure incurred exclusively for maintenance and conservancy of dock basin towards overside discharge is not available.
- (vi). As per MBPT, the approximate expenditure incurred by it for deployment of on board supervisory staff and labour at one working point per shift is Rs.7848.41. It has further stated that the estimated income and expenditure to be incurred on deployment of supervisory staff, operational staff and labour handling the

movements of barges in and out of dock basin cannot be furnished as no separate record is maintained for this activity.

- (vii). All the user organisations have argued that when the overside discharge cargoes get transhipped to the dock wharves / bunder / jetties, wharfage is recovered on such cargoes and, therefore, the question of recovery of one more wharfage on the same cargo should not arise. MANSA has argued that for deployment of supervisory staff and labour gang for carrying out the overside discharge, MBPT recovers stevedoring charge separately. According to the trade, for maintaining dock basins port dues are collected from vessels and cargo interest should not be saddled with any further levy towards dock maintenance.
- (viii). Since this Authority is guided by revised tariff guidelines issued by the Government which requires tariff to be fixed on a port wise cost plus approach, it is essential to scrutinise cost details before fixing tariff. No cost statement for the service of cargo handled overside has not been furnished by MBPT stating that minute cost data for every proposal cannot be furnished. In the absence of cost details, this Authority is not in a position to arrive at a reasonable rate for the overside discharge of cargo. Since the tariff guidelines of 2005 call for phasing out of advalorem rates in 5 year period, there does not appear to be any justification for even approving the proposed rate on an adhoc basis at this juncture. As per this Authority's Order dated 28 September 2006, the existing schedule of rates of MBPT will remain in force only till 31 March 2009 and MBPT is expected to file its proposal for review atleast 3 months prior to that date. MBPT is therefore, advised to propose appropriate charges for overside discharge of cargo with supporting cost details in its impending general rate revision proposal so that overlapping of common cost can be meaningfully analysed across different tariff items.

(C) Embarkation/disembarkation charges:

- (i). The port has been informed on several occasions in the past that its action of levying the charges on ad hoc basis with effect from 28 November 2005 did not fall in line with clauses 2.17.1. to 2.17.4. of the revised guidelines. The MBPT has, however requested to review and sanction the rates on embarkation/disembarkation charges retrospectively.
- (ii). MBPT has reiterated that certain cruise terminal facilities were created at the behest of cruise lines and the lines have benefited there from. Cruise lines have recovered the embarkation/disembarkation charges from the passengers from 25 November 2005 and remitted the same to the port. MBPT has pleaded that if the recovery is not approved with retrospective effect, neither the user of the services (i.e. passengers) nor the provider of the services (i.e. MBPT) would benefit, but the advantage of refund will go to the intermediaries.
- (iii). The Bombay Chamber of Commerce and Industry and MANSA have stated that the embarkation/disembarkation charges were introduced by MBPT without any prior notice. Indian Merchant Chamber of Commerce is of the view that the facilities provided to cruise vessels are extremely poor and hence the proposal should not be considered without improvements carried out.
- (iv). This Authority has already approved the levy of embarkation / disembarkation charges with prospective effect. MBPT has, however, collected the charges from the tourist passengers through cruise lines, from 28 November 2005 and no approval is accorded for such levy made till 30 November 2006. The port is repeatedly pleading that since users of the above service are the passengers

embarking and disembarking from the cruise ships and not the cruise lines or agents, obtaining consent from individual users is not possible. There is no point in directing the port to return the collection already made to the concerned passengers as it will be practically not possible for the port to return the amount to the individual tourists who visited the country during 28 November 2005 to 30 November 2006. On balance of consideration, this Authority as a special case, accords approval to the levy of embarkation / disembarkation charges with effect from 28 November 2005, the day the cruise lines operations commenced. The MBPT is, however, cautioned to refrain from introducing any port charges on its own without following the provisions of the tariff guidelines.

8. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority

- (i) does not find any merit in the MBPT's proposal to increase the existing wharfage rate for handling coal at its bunders;
- (ii) advises the Port to suggest appropriate charges for overside discharge of cargo with supporting cost details in its impending general rate revision proposal and;
- (iii) accords approval, as a special case, to the levy of embarkation/ disembarkation charges with effect from 28 November 2005, the day the cruise lines operations commenced.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/2008-Ext.]